

Kari Salminen

# Kuljetusalan perustason ammattipätevyys-koulutuksen tarkastelua

Vertailussa ammattiopisto- ja autokouluopetus

Metropolia Ammattikorkeakoulu

Insinööri (AMK)

Auto- ja kuljetustekniikan koulutusohjelma

Opinnäytetyö

Päivämäärä

Tekijä Otsikko Sivumäärä Aika	Kari Salminen Kuljetusalan perustason ammattipätevyyskoulutuksen tarkastelua 26 sivua 10.5.2015
Tutkinto	Insinööri (AMK)
Koulutusohjelma	Auto- ja kuljetustekniikka
Suuntautumisvaihtoehto	Logistiikka
Ohjaajat	Lehtori Harri Hiljanen Lehtori Päivi Lindstedt, Keuda
<p>Tässä opinnäytetyössä tarkastellaan kuljetusalan perustason ammattipätevyyskoulutuksen toteuttamista ammattiopistoissa ja autokouluissa sekä koulutuksen tuomia haasteita. Tavoitteena oli tutkia, minkä verran perustason ammattipätevyyskoulutusta järjestetään autokouluissa vai onko kyseinen koulutus lähinnä ammattioppilaitosten järjestämää.</p> <p>Opinnäytetyön alussa kerrotaan ammattipätevyysdirektiivistä, sen taustasta ja sisällöstä, sekä Suomen koulutusjärjestelmästä. Opinnäytetyössä on myös esitelty tarkemmin Keudan ammattiopisto, jolle tämä opinnäytetyö on tehty. Teoriaosuudessa kerrotaan kuljettajakoulutuksen sisällöstä ammattiopistoissa sekä ammattipätevyyskoulutuksesta autokouluissa.</p> <p>Perustason ammattipätevyyskoulutuksen toteuttamista autokouluissa kartoitettiin laatimalla kysymyslomake, joka esitettiin kaikille haastateltaville samanlaisena. Kyselytutkimus autokouluille tehtiin puhelinhaastatteluna. Tutkimuksen perusteella voitiin todeta, että perustason ammattipätevyyskoulutusta annetaan pääsääntöisesti muissa koulutuspaikoissa kuin autokouluissa. Yhtenä syynä voi olla se, että ammattipätevyyskoulutuksen järjestäminen autokouluissa on kustannuksiltaan kallista ja aikataulullisesti haastavaa. Kuljetusalan ammatillista koulutusta antavat opetusministeriön luvalla noin 30 ammattiopistoa ympäri Suomen.</p>	
Avainsanat	Perustason ammattipätevyys

Author(s) Title	Kari Salminen Training for Initial Professional Qualification in Transport Sector
Number of Pages Date	26 pages 10 May 2015
Degree	Bachelor of Engineering
Degree Programme	Automotive and Transport Engineering
Specialisation option	Logistics
Instructor(s)	Harri Hiljanen, Lecturer Päivi Lindstedt, Lecturer
<p>The Bachelor's thesis examines the implementation of training for an initial professional qualification in the transport sector organized at vocational schools and driving schools. Furthermore, the challenges brought by the training are analyzed. The aim was to explore to what extent this training is organized at driving schools, or whether it is mainly organized at vocational schools.</p> <p>First, the Professional Qualifications Directive, its background and contents are described. Furthermore, the Finnish education system is presented, followed by a comprehensive overview of the commissioner of the thesis, Keuda Vocational College. The theory section of the thesis presents the contents of the driver education organized at vocational schools. It also describes the contents of the training for the initial professional qualification organized at the driving schools.</p> <p>The implementation of the training for the initial professional qualification at driving schools was surveyed by drawing up an identical questionnaire that was presented to all the interviewees. The survey to the driving schools was carried out as telephone interviews. According to the study, it was found out that the training for the initial professional qualification in the transport sector is mainly organized in other training institutions than driving schools. One reason for this may be the fact that arranging this type of training is quite expensive and time-consuming to the driving schools. The permission to arrange vocational education and training in transport sector is granted by the Ministry of Education to about 30 vocational schools in Finland.</p>	
Keywords	Initial professional qualification

## Sisällys

1	Johdanto	1
2	Ammattipätevyysdirektiivin sisältö	2
2.1	Taustaa direktiiville	2
2.2	Direktiivin sisältö	2
2.3	Ketä direktiivi koskee	3
3	Suomen koulutusjärjestelmä	3
3.1	Keudan ammattiopisto	4
3.2	Keudan kuljetusalan opiskelijat	5
3.3	Webauto-oppilashallintajärjestelmä	6
4	Kuljettajakoulutuksen sisältö ammattiopistossa	6
4.1	Koulutuksen tavoitteet ammattiopistoissa	6
4.2	Vaatimukset kuljettajatutkinnon suorittaneelle opiskelijalle	6
4.3	Sora-lainsäädäntö	8
4.4	Tutkinnon osat	10
4.5	Kuljetusalan perustason ammattipätevyys, tutkinnonosan sisältö	14
4.6	Ammattipätevyyskoulutusta antavat ammattiopistot	15
4.7	Koulutuksen haasteet ammattiopistossa	15
5	Tutkimusmenetelmät	16
5.1	Tutkimustavat	16
5.2	Strukturoitu haastattelu	17
5.3	Puolistrukturoitu haastattelu	18
5.4	Opinnäytetyön tutkimuksen tavoite ja kysymykset	18
5.5	Tutkimuksen toteutustapa	19
5.6	Tutkimuksen rajaus	19
6	Perustason ammattipätevyyskoulutus autokouluissa	20
6.1	Taustaa autokouluopetukselle Suomessa	20
6.2	Haastattelukyselyn tulokset	20
6.2.1	Autokoulujen maantieteellinen sijainti	21
6.2.2	Autokoulujen henkilöstömäärä	21

6.2.3	Ajo-opetusta saaneiden määrä	22
7	Pohdinta ja johtopäätökset	24
7.1	Tutkimuksen haastatteluosuus	24
7.2	Perustason ammattipätevyyskoulutus autokouluissa	25
7.3	Perustason ammattipätevyyskoulutus ammattioppilaitoksissa	25
	Lähteet	26

## 1 Johdanto

Tässä opinnäytetyössä selvitettiin perustason ammattipätevyyskoulutusta Suomessa. Työssä vertaillaan koulutusta ammattiopistoissa ja autokouluissa. Johdannon jälkeen luvussa 2 avataan ammattipätevyysdirektiiviä. Luvussa tarkastellaan direktiivin taustaa ja sisältöä. Luvussa on myös selvitetty, ketä direktiivi koskee ja milloin direktiivi ei koske kuljettajaa.

Luvussa 3 selvitetään Suomen koulutusjärjestelmää ja sitä, mihin perustason ammattipätevyyskoulutus sijoittuu koulutusjärjestelmässä. Luvussa esitellään myös Keudan ammattiopisto, jolle tämä opinnäytetyö on tehty.

Luku 4 avaa ammattipätevyyskoulutuksen sisältöä ja niitä osaamisalueita, joita kuljettajalta vaaditaan. Luvussa on myös esitetty tutkinnonosat, jotka jokainen perustason ammattipätevyyskoulutuksen saava suorittaa ammattiopistossa. Tämä luku käsittelee myös laajemmin ammattiopistoja, joissa voi opiskella kuljettajatutkinnon ja saada perustason ammattipätevyyskoulutuksen. Luvussa pohditaan myös koulutuksen haasteita ja tavoitteita koulutettavalle. Myös ammattipätevyyden sisällöt löytyvät tästä luvusta.

Viidennessä luvussa on teoriaa tutkimusmenetelmille. Luvussa esitellään strukturoitu ja puolistrukturoitu haastattelu. Lisäksi viidennessä luvussa kerrotaan tämän opinnäytetyön tavoitteista, työn toteutustavasta sekä työn rajauksesta.

Kuudennessa luvussa on kerrottu Suomen autokouluopetuksen taustaa. Luvussa on myös taulukoituna kyselytutkimuksen tulokset. Kyselytutkimus tehtiin autokouluille puhelinhaastatteluna. Opinnäytetyön lopussa on työn tutkimustulokset sekä pohdintaa ja johtopäätöksiä tutkimustuloksista.

## 2 Ammattipätevyysdirektiivin sisältö

### 2.1 Taustaa direktiiville

Ammattipätevyyskoulutus säädettiin, jotta voitiin lisätä autonkuljettajien ammatillisia valmiuksia. Tarkoituksena oli parantaa liikenteen ja kuljetusten turvallisuutta sekä kuljettajien edellytyksiä tehtävien hoitamiseen. Laki säädettiin vuonna 2007 ja sen käyttöönotto on tapahtunut vaiheittain. Laki tuli voimaan 15.8.2008. Ammattipätevyys vaaditaan kaikilta kuljettajilta henkilöliikenteessä 10.9.2013 alkaen ja tavaraliikenteessä 10.9.2014 alkaen. (5).

### 2.2 Direktiivin sisältö

Direktiivi sisältää yleiset säädökset, joissa kerrotaan ajoneuvoyhdistelmän kuljettajalta tieliikenteessä vaadittava pätevyys. Laki on laadittu koskemaan kuorma- ja linja-auton sekä niiden ja hinattavan ajoneuvon muodostamaa yhdistelmää. Lain säännöksiä sovelletaan kuorma-auton kuljettajasta liikennetraktorin kuljettajaan. Lakia ei sovelleta polttoainemaksusta annetun lain (1280/2003) 7 §:ssä tarkoitetuissa kuljetuksissa. Eli maanviljelijä on näin rajattu lain ulkopuolelle, jos kyseessä on omat maatyöt. Vaarallisten aineiden kuljettajia koskee myös laki vaarallisten aineiden kuljettamisesta maantiellä ja kaikki mitä sen nojalla säädetään. Ammattipätevyys vaaditaan lain mukaan myös muun Euroopan valtion kansalaiselta ja myös muun maan kansalaiselta, jolla on työsuhde ETA-valtiossa toimivassa yrityksessä tai jota ETA-valtion yritys käyttää kuljettajana.

Laki ei koske kuljettajaa, jos

- 1) ajoneuvon suurin sallittu rakenteellinen nopeus on alle 45 kilometriä tunnissa
- 2) ajoneuvo on viranomaisten tai tullin käytössä
- 3) ajoneuvoa siirretään jonkin huollon tai koeajon takia
- 4) ajoneuvoa käytetään kiireellisessä hätätilanteessa
- 5) ajoneuvoa käytetään laissa tarkoitetun perustason ammattipätevyyden tai jatkokoulutuksen saamiseksi annettavassa ajo-opetuksessa
- 6) ajoneuvoa käytetään yksityisesti ei- kaupallisessa tarkoituksessa

7) linja-autoa käytetään yksityisesti muihin kuin kaupallisiin henkilökuljetuksiin

8) ajoneuvolla kuljetetaan materiaaleja tai laitteita omiin tarpeisiin

Tätä lakia ei sovelleta ulkomailla vakinaisesti asuvaan kuljettajaan, joka tuo maahan tilapäistä käyttöä varten ulkomailla rekisteröidyn linja-auton. (5).

### 2.3 Ketä direktiivi koskee

Laki koskee ammattikuljettajaa, joka kuljettaa kuorma- tai linja-autoa tai ajoneuvoyhdistelmää tieliikenteessä. Kuljettajan on saatava palkkaa tai vastiketta kuljettamisesta, jotta lakia sovelletaan häneen. Lakia sovelletaan myös linja-autokuljetuksiin, jos kyydissä on oman talouden ulkopuolinen henkilö.

Vaadittavat ajokorttiluokat ovat seuraavat:

- 1) Kuorma-auton kuljettamiseen vaaditaan C- tai C1-luokan ajo-oikeus. C1 merkinnällä tarkoitetaan 7500 kg alle jäävää ajoneuvoa.
- 2) Linja-auton kuljettamiseen vaaditaan D- tai D1-luokan ajo-oikeus. D1 tarkoittaa alle 18 henkilöä.

Perustason ammattipätevyys vaaditaan kuorma- ja linja-auton kuljettajalta, kuten myös tässä laissa säädetty jatkokoulutus. (5).

## 3 Suomen koulutusjärjestelmä

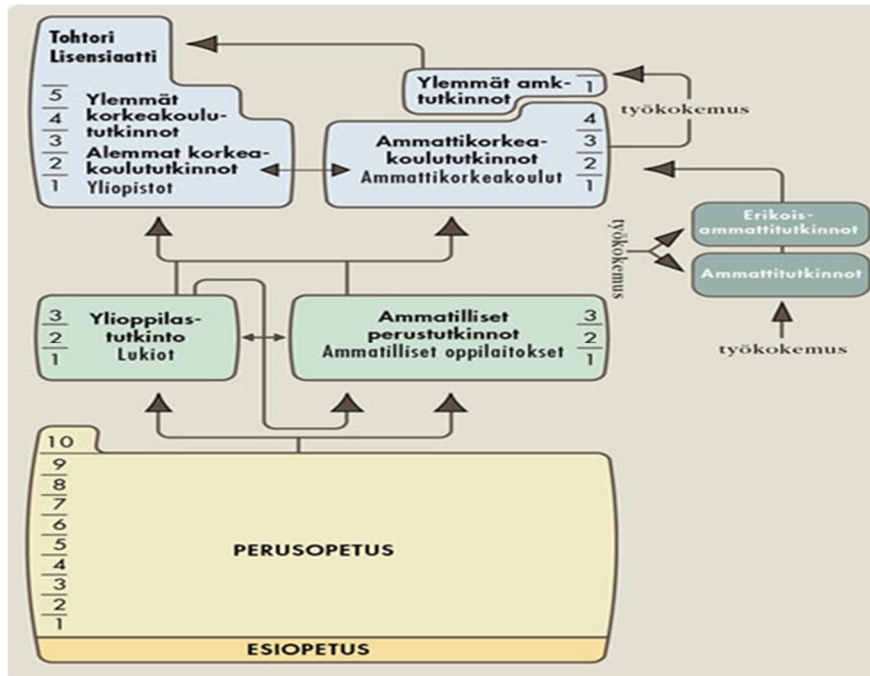
Suomessa koulutusjärjestelmä muodostuu koulutusasteista. Opinnot suoritetaan edeten alemmalta asteelta ylemmälle asteelle. Koulutusta ohjaa lainsäädäntö, joka määrittelee tavoitteet jokaiselle koulutusasteelle. Perusopetusta ohjaavat opetussuunnitelmat, joista ilmenee asioiden sisältö ja laajuus. Ammatillista koulutusta ohjaavat näyttötutkintojen perusteet ja ammattiosaamisen näyttöjä koskevat järjestämis- ja toimiluvat. Koulutuksen laatu varmistetaan lainsäädännöllä, toimiluvilla, ulkoisilla arvioinneilla ja opettajia koskevilla kelpoisuussäädöksillä. (6).

Perusopetus kestää yhdeksän vuotta, jonka jälkeen on mahdollisuus hakeutua lukio- tai ammatilliseen koulutukseen. Lukio ja ammatillinen koulutus antavat jatko-opiskelukelpoisuuden ammattikorkeakouluihin sekä yliopistoihin.



Aikuiskoulutusta on tarjolla kaikilla koulutusasteilla. (6).

Opetushallituksen internetsivustoilla Suomen koulutusjärjestelmä esitetään selkeänä kaaviokuvana, josta käy ilmi opintojen etenemispolut Suomessa (kuva 1).



Kuva 1. Suomen koulutusjärjestelmä (6).

### 3.1 Keudan ammattiopisto

Keuda on monialainen, tehokkaasti verkostoitunut, laadukkaan ammatillisen koulutuksen järjestäjä. Sen tehtävänä on luoda alueen väestölle mahdollisuuksia kehittää ammatitaitoaan ja -sivistystään alueensa kilpailukyvyyn ja hyvinvoinnin parantamiseksi. Kuntayhtymän ensimmäinen oppilaitos eli Järvenpään ammattikoulu aloitti toimintansa vuonna 1962. Tämän jälkeen kuntayhtymään on sekä perustettu että liitetty useita eri oppilaitoksia, viimeisimpänä Sipoon yksikön perustaminen vuonna 2002. (7).

Vuonna 2007 Keudasta alettiin käyttää yhtenäistä nimeä Keski-Uudenmaan ammattiopisto, ja vuonna 2012 nimi lyhentyi Keudan ammattiopistoksi organisaatiomuutoksen yhteydessä. Vuoden 2012 alusta Keski-Uudenmaan koulutuskuntayhtymässä on toiminut kaksi oppilaitosta: Keudan ammattiopisto ja Keudan aikuisopisto.

Keudassa on opiskelijoita yhteensä yli 7000 ja henkilöstöä noin 620. Koulutusaloja Keudassa on neljä: tekniikka ja liikenne; matkailu-, ravitsemus- ja talousala; yhteiskuntatieteet, liiketalous ja hallinto sekä luonnontieteet. Koulutusalat sisältävät yhteensä 18 eri koulutusohjelmaa. Lisäksi Keudassa voi opiskella ammattistartissa ja maahanmuuttajien valmentavassa koulutuksessa. Keudassa toteutetaan ns. Keravan mallia, jossa kaikilla on yhteinen jaksotus (5 kpl lukuvuodessa) sisältäen moduloidun opintotarjonnan (6–7 kurssia / 8 ov). Opiskelija voi siirtyä koko jaksoksi toiseen oppilaitokseen tai toimipisteeseen ja poimia tai koota mieleisiään opintoja koko opiskeluajan. (7).

### 3.2 Keudan kuljetusalan opiskelijat

Keudassa logistiikan perustutkinnon kuljetusalan koulutusohjelmassa on aloituspaikkoja vuosittain joko 20 tai 40. Aloituspaikkamäärä on riippuvainen opetusministeriöstä, ja sitä ohjaavat myös Keski-Uudenmaan elinkeinoelämän vaatimukset. Keuda käy jatkuvasti vuoropuhelua elinkeinoelämän kanssa erilaisissa neuvottelukunnissa, joista kuljetusalaa ohjaa kuljetusalan toimielin.

Kuljetusalan opiskelijat saavat joko kuorma-autokuljettajan tai yhdistelmäajoneuvon kuljettajan pätevyyden. Pätevyys sisältää ammattipätevyyskoulutusta lain mukaisesti 280 tuntia. Koulutusta tarjotaan yli lain mukaisen määrän, millä kompensoidaan mahdollisia opiskelijan poissaoloja. Koulutus on hyvin perusteellista ja perustuu todellisiin työtehtäviin. Ennakoivaa ja taloudellista ajoa ajetaan aina enemmän kuin laki määrää. Tunnit sijoittuvat koko koulutuksen ajalle, eli ne on sijoitettu lukujärjestykseen kolmen vuoden aikana suoritettavaksi.

Opiskelijoista valitaan noin 50 % yhdistelmäkoulutukseen. Valinta perustuu opiskelijan motivaatioon, opintomenestykseen ja sopivuuteen alalle. Valinnat tehdään moniammatillisena yhteistyönä. Keudassa kuljetusalan opiskelijoiden valmistumisprosentti on korkea. Kaikista aloittaneista valmistuu noin 85 %. (7).

### 3.3 Webauto-oppilashallintajärjestelmä

Opiskelijan suorittamista tunneista pidetään sähköistä päiväkirjaa esimerkiksi Webauto-oppilashallintajärjestelmällä. Opettaja kirjaa päivittäin sisällöt korttiin, ja ohjelma laskee opiskelijan tunnit automaattisesti yhteenvetosarakkeeseen

## 4 Kuljettajakoulutuksen sisältö ammattiopistossa

### 4.1 Koulutuksen tavoitteet ammattiopistoissa

Logistiikka-ala tarvitsee kuljetustehtävissään henkilöitä kehittämään työ- ja toimintamenetelmiä yhdessä työryhmänsä kanssa osana muuta organisaatiota. He tuntevat kuljetusjärjestelmiin ja työmenetelmiin liittyvää lainsäädäntöä, tekniikkaa ja työlainsäädäntöä sekä työehto- ja muita sopimuskäytäntöjä. Heille on tarpeen osata kustannus- ja kannattavuuslaskentaa sekä tehdä laatujärjestelmien mukaista laadunvalvontaa.

Logistiikka on yritysten ja laitosten materiaalivirran fyysistä, tiedollista ja taloudellista hallintaa hankinta-lähteiltä asiakkaille. Logistisia toimintoja ovat ostot, kuljetukset, varastointi, materiaalinkäsittely sekä logistisen ketjun hallintaan liittyvä tietohallinto. Logistiikka pyrkii kokoamaan yhteisiä käsityksiä eri osapuolten usein erisuuntaisistakin näkemyksistä ja rakentamaan luottamusta vahvistavia toimintamalleja. Osana logistisen kilpailukyvyyn edistämistä logistiikka toimii toimitusketjun osapuolten toimintaedellytysten parantamiseksi.

Maamme koko kansantalouden kilpailukyvyyn, huoltovarmuuden ja yleisen yhteiskunnallisen toimivuuden kannalta logistiset järjestelmät ovat hyvin tärkeässä asemassa. Logistinen verkosto koostuu erilaisista kanavista ja verkostoista, jotka sisältävät tavara- ja tietovirtoja. (Lahtinen & Pulli. 2012. s. 10–15.)

### 4.2 Vaatimukset kuljettajatutkinnon suorittaneelle opiskelijalle

Logistiikan perustutkinnon kuljetusalan suorittaneen ammattitaitoon kuuluvat oma-aloitteisuus, täsmällisyys, luotettavuus, joustavuus ja kyky oppia jatkuvasti uutta sekä omata työturvallinen ja ympäristövastuullinen työskentelytapa.

Tutkinnon suorittaneen tulee osata toimia laaja-alaisen logistisen osaamisensa turvin erilaisissa ympäristöissä ja muuttuvissa oloissa. Hänen on pystyttävä omaksumaan yrityksen laatu- ja ympäristöjärjestelmän mukainen toiminta ja myös kehittämään sitä. Hänen on suhtauduttava arvostavasti sidosryhmiin yrityksessä ja sen ulkopuolella. Logistiikan perustutkinnon suorittaneella on oltava valitsemansa koulutusohjelman ja muun valinnaisuuden perusteella sellainen työelämän vaatima ammattitaito, että hän voi työllistyä koulutusohjelman mukaisiin tehtäviin.

Logistiikan perustutkinnon suorittaneen on osattava palvella henkilö- tai tavaraliikenteessä asiakkaita eri tilanteissa heidän tarpeidensa ja odotustensa mukaisesti ja hyviä käytöstapoja noudattaen. Hänen on osattava huolehtia asiakkaiden ja omasta turvallisuudesta. Hänen on pyrittävä toiminnassaan asetettujen tavoitteiden mukaisesti parhaaseen mahdolliseen suoritukseen. Hänellä on oltava luovuutta, innovatiivisuutta ja rohkeutta tehdä itsenäisiä ratkaisuja työntekijänä tai ammatinharjoittajana.

Koulutuksen suorittaneen on osattava noudattaa työsuojelumääräyksiä ja -ohjeita sekä osattava ottaa toiminnassaan huomioon keskeinen työsuhdetta koskeva lainsäädäntö ja keskeiset seikat oman alansa työehtosopimuksista. Hänen on osattava huolehtia omasta terveydestään sekä työ- ja toimintakyvystään. Logistiikan perustutkinnon suorittaneen on osattava kohdata ja palvella eri kulttuureista tulevia asiakkaita. Hänen on osattava toimia valitsemissaan työtehtävissä kansainvälisissä ympäristöissä. Hänellä on oltava valmiudet tarvitsemansa tiedon hankkimiseen ja vuorovaikutukseen uusimman tieto- ja viestintätekniikan välityksellä.

Valmistuneen opiskelijan on osattava tehdä yhteistyötä yksi- ja monikulttuurisessa työympäristössä. Logistiikan kuljetusalan perustutkinnon suorittaneen on kyettävä arvioimaan omaa oppimistaan ja osaamistaan, suunnittelemaan omaa opiskeluaan ja asettamaan oppimisen tavoitteita. Hänen on osattava arvioida ja jäsentää tietoa. Hänen on osattava toimia joustavasti ja luovasti uusissa ja erilaisissa tilanteissa sekä kyettävä ratkaisemaan työssään ongelmatilanteita. Kuljettajatutkinnon suorittaneen on osattava toimia logistiikka-alan ammattieettisten periaatteiden mukaan vastuullisesti ja oikeudenmukaisesti sekä liikenneturvallisuutta edistäen. Hänen on noudatettava mm. tehtyjä sopimuksia ja asiakkaita ja työnantajaa koskevaa vaitiolovelvollisuus-, tietosuoja- ja kuluttajalainsäädäntöä sekä liikennesääntöjä.

Hänen on osattava käsitellä eettisiä ongelmia ja ratkaista ne yleisesti hyväksyttävällä tavalla. Hänen on osattava käyttäytyä suvaitsevasti ja tasa-arvoisesti toisia ihmisiä kohtaan. Hänen on osattava ottaa toiset ihmiset huomioon käyttäytymällä työpaikan edellyttämällä tavalla ja huolehtimalla työpaikan viihtyisyydestä ja yleisestä siisteydestä. Hänen tulee hyväksyä työtoverien ja asiakkaiden erilaiset tunteet sekä hallita omat tunteensa palvelu- ja muissa vuorovaikutustilanteissa. Hänen on osattava vaalia suomalaista kulttuuriperintöä sekä arvostaa omaa ammattiaan ja oltava valmis jatkuvasti kehittämään itseään ja työtään.

Kuljetuspalvelujen koulutusohjelman suorittaneen on osattava toimia asiakaspalvelun ja kuljetusten tehtävissä. Hänen on osattava kuljettaa asiakkaan tuotteita kannattavasti ja turvallisesti sekä palvella asiakkaita. Hänen on tunnettava ajoneuvonsa liikennekelpoisuuden vaatimukset ja osattava varmistaa ajoneuvon ja sen lisälaitteiden tekninen ja turvallinen toimivuus. Hänen on hallittava ajoneuvonsa ajoon lähtöön liittyvät tarkastukset ja tavallisimmat huoltotoimet. Hänen on osattava lastata ajoneuvo säädösten ja olosuhteiden sallimaan maksimikuormaan ja kuljettaa ajoneuvoa turvallisesti, taloudellisesti ja vastuullisesti. Hänen on tunnettava kuljetuksiin liittyvät vakuutukset ja työhönsä liittyvät työsuojelusäädökset. Hänen on osattava kommunikoida ajoneuvojen ja kuljetusalan viestintävälineillä. Kuljettajalta vaaditaan ajokorttiasetuksen edellyttämä ajokortti ja kuljetusalan perustason ammattipätevyyskoulutus. (9).

#### 4.3 Sora-lainsäädäntö

Sora-lainsäädäntö tarkoittaa soveltumattomuutta opiskeluun. Laki (1032 / 2011) on tullut voimaan 1.1.2012, ja Laki koskee logistiikan perustutkinnon osalta kuljettajakoulutusta. Laissa määrätään seuraavaa:

- mahdollistetaan opiskeluoikeuden peruuttaminen tilanteissa, joissa se olisi turvallisuusnäkökohtien vuoksi perusteltua
- säädetään oikeudesta turvalliseen opiskeluympäristöön myös korkeakoulusektorilla
- huumausainetestauksesta säädetään ko. koulutusta koskevissa laeissa yksityisyyden suojasta työelämässä annettua lakia vastaavasti
- kurinpitosäännöksiä täsmennetään
- koulutuksen järjestäjien, korkeakoulujen ja viranomaisten tietojensaanti varmistetaan.

Opiskelijaksi hakeutuvan terveydentilaan tai toimintakykyyn liittyvä seikka ei saa olla

esteenä opiskelijaksi ottamiselle. Opiskelijaksi ei kuitenkaan voida ottaa sitä, joka ei ole terveydentilaltaan tai toimintakyvyltään kykenevä opintoihin liittyviin käytännön tehtäviin tai työssäoppimiseen, jos valtioneuvoston asetuksissa (1032 / 2011) määritellyissä tekniikan ja liikenteen alan tutkinnoissa opintoihin liittyvät turvallisuusvaatimukset sitä edellyttävät ja jos estettä ei voida kohtuullisin toimin poistaa. (6).

Syitä, joiden perusteella opiskeluoikeus voidaan perua, löytyvät Finlexin sivulta [www.finlex.fi](http://www.finlex.fi) direktiivin 2006/126/EY liitteen III ja direktiivin 2009/113/EY-vaatimusten mukaisesti:

- insuliinihoitoinen diabetes
- epilepsia tai muut tasapainoelimestön sairaudet ja toimintahäiriöt
- sellainen näön tai kuulon heikkous, jota ei voida korjata apuvälineillä
- sydän- ja verenkiertoelinten sairaus
- fyysisen kuormituksen sietoa ja ulkotyössä selviytymistä rajoittava hengityselinten sairaus
- tuki- ja liikuntaelimestön sairaus
- munuaissairaudet
- psyykkinen sairaus, joka estää käytännön tehtäviin tai työssäoppimiseen osallistumisen
- päihteiden ongelmakäyttö tai päihderiippuvuus. (14).

#### Case-tapaus opinto-oikeuden peruuttamisesta Keudassa

Opiskelija aloitti opinnot elokuussa logistiikan perustutkinnon kuljettajalinjalla. Opiskelija valittiin opiskelijaksi yhteishaun kautta keskiarvolla 7,1. Opiskelijan opinnoista oli perusopetuksessa mukautettu vieraat kielet ja matemaattiset aineet (matematiikka, fysiikka ja kemia). Opiskelijan opinnot sujuivat kohtalaisesti kolmen ensimmäisen jakson aikana. Opiskelijalle annettiin erityistä tukea oppimisvaikeuksiin, joita esiintyi edelleen matemaattisissa aineissa ja vieraissa kielissä. Keväällä opiskelijan koulunkäyntimotivaatio laski ja luvattomia poissaoloja alkoi kertyä huomattavasti. Opiskelija ohjattiin kuraattorin luokse, jonne myös alaikäisen opiskelijan huoltaja kutsuttiin. Keskustelussa kävi ilmi, että opiskelija käytti kannabista säännöllisesti. Opiskelijalle tarjottiin mahdollisuutta vapaaehtoiseen huumausainetestiin, johon hän suostuikin. Huoltajalta pyydettiin myös suostumus huumausainetestaukseen. Opiskelijasta tehtiin myös lastensuojeluilmoitus, jota myös huoltaja pyysi oppilaitokselta.

Terveydenhoitaja ohjasi opiskelijan huumausainetestiin, ja opiskelijalle annettiin tiedot siitä, mitä testataan, missä testataan, mitä seuraamuksia positiivisesta testituloksesta voi seurata ja kenelle tieto testituloksesta annetaan.

Opiskelijan annettua positiivisen testituloksen terveydenhoitaja ja kuraattori huolehtivat opiskelijan ohjauksen päihdehoitoon. Positiivisen testituloksen jälkeen opiskelija ei voinut työsuojelullista syistä osallistua käytännön opetukseen ennen kuin oli esittänyt kaksi negatiivista seulatulosta peräkkäin viikon välein. Jatkotestaus tehtiin ennalta ilmoittamatta päihitteettömyyden varmistamiseksi. Opiskelija ei pystynyt antamaan kevään aikana puhdasta testitulosta. Elokuussa opintojen jatkuessa opiskelija oli sijoitettu laitokseen, jossa huumeiden käyttö jatkui aina mahdollisuuden tullen. Opiskeluoikeus päätettiin perua Sora-lainsäädännön ja Keudan järjestyssääntöjen perusteella.

#### 4.4 Tutkinnon osat

Kuljetusalan koulutusohjelman tutkinnon osat koostuvat taulukossa 1 esitetyistä tutkinnon osista. On huomattava, että opetussuunnitelma tulee muuttumaan 1.8.2015 kuljetusalan kohdalta siten, että opintoviikot muuttuvat osaamispiteiksi. Opetussuunnitelman sisältö ei sinänsä muutu.

Taulukko 1. Tutkinnon osat

<b>Kuljetusalan perustason ammattipätevyys</b>
Turvallisuuteen perustuva järkevän ajokäyttäytymisen parantaminen
Säännösten soveltaminen
<b>Kuorma-auton tavarakuljetusten hallinta</b>
Tekniikan perusteet
Logistiikan perusteet
<b>Kuorma-autokuljetukset</b>
Kuorma-autokuljetusten perusteet
Kuorma-autokuljetusten suorittaminen
<b>Yhdistelmäajoneuvokuljetukset</b>
Yhdistelmäajoneuvokuljetusten perusteet
Yhdistelmäajoneuvokuljetusten suorittaminen
<b>Työkoneiden käyttö ja huolto</b>
<b>Ulkomaanliikenteen kuljetukset</b>
Kansainvälinen tavara- ja henkilöliikenne
Kuljettajan tehtävät ja asiapaperit
Vienti- ja tuontikuljetukset
<b>Elintarvikekuljetukset</b>
<b>Massatavarakuljetukset</b>
<b>Vapaasti valittavat, 5-15 osp</b>
Logistiikka-alan työt
Trukkikurssi
Järjestyksenvalvojan peruskurssi

Tutkinnon keskeiset tavoitteet voidaan esittää lyhyesti siten, että opiskelijan tavoitteet tuodaan esille Keudan tavoitteiden mukaisesti. (9).



## Keskeiset tavoitteet ja sisällöt opiskelijalle

Opiskelija osaa suorittaa päivittäiset tarkastukset ja tarvittavat huoltotoimet kuorma-autolle. Hän osaa käyttää työtehtävässään tarvittavia asiakirjoja. Hän osaa valita työtehtävän edellyttämän kuorma-auton ja siihen soveltuvan kuormatilan sekä käyttää vähintään kahta erityyppistä kappaletavarakuljetuksissa kuormaukseen, purkamiseen ja kuljettamiseen tarvittavaa lisälaitetta ja välinettä (taka-, sivulaitanostin, trukki, kappaletavaranoosturi). Opiskelija osaa myös kuormata ja purkaa kuorma-auton säädösten ja työtehtävän edellyttämällä tavalla.

Opiskelija osaa kuljettaa kuorma-autoa säädösten ja määräysten mukaan (noudattaa työssään työaika-, ajoaika- ja lepoaikasäädöksiä). Hän osaa suorittaa annetun kuljetustehtävän (turvallisesti ja taloudellisesti ja ennakoiden). Hän suorittaa C-luokan kuljettajatutkinnon sekä osaa käyttää truckkia turvallisesti työtehtävässään.

Opiskelija osaa huolehtia työympäristönsä järjestyksestä ja siisteydestä. Hän osaa ottaa kuljetustehtävässään huomioon terveyteen, turvallisuuteen ja toimintakykyyn vaikuttavat asiat. Hän osaa myös noudattaa työssään sisäisen yrittäjyyden periaatteita ja laatujärjestelmien vaatimuksia sekä toimia asiakaspalvelutilanteissa. Lisäksi hän suorittaa kuljetusalan työturvakortin. Opiskelija osaa suunnitella ja valita kuljetustehtävään soveltuvan reitin. Hän osaa kuljettaa kuorma-autoa säädösten ja määräysten mukaan. Lisäksi hän suorittaa C -luokan kuljettajatutkinnon ja ADR -peruskurssin ja kokeen.

Tavoite on tuntee voimansiirron ominaisuudet sen käytön optimoimiseksi ja vääntömomenttiin, tehoon ja moottorin ominaiskulutukseen liittyvät käyrät, käyntinopeusmittarin optimikäyttö, vaihteiston välityssuhteeseen liittyvät kaaviot. Tavoite on tuntee myös hallintalaitteiden tekniset ominaisuudet ja toiminta ajoneuvon hallitsemiseksi, kulumisen minimoimiseksi ja toimintahäiriöiden ennalta ehkäisemiseksi.

Opiskelijan on tunnettava hydraulisten jarrupiirien erityisominaisuudet, jarrujen ja hidastinten käyttörajoitukset, jarrujen ja hidastimen yhteiskäyttö, nopeuden ja vaihteiston välityssuhteen yhteyden parantaminen, ajoneuvon inertian hyödyntäminen, hidastus- ja jarrutuskeinojen käyttö alamäessä, toimenpiteet toimintahäiriön varalle.

Tavoitteena on myös osata optimoida polttoaineen käyttö ja osata kuormittaa ajoneuvo turvallisuussääntöjen ja ajoneuvon tarkoituksenmukaisen käytön mukaisesti. Opiskelijan

on tunnettava ajoneuvon liikkeessä vaikuttavat voimat, vaihteiston välityssuhteiden käyttö ajoneuvon kuorman ja tieprofiilin mukaan, ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän hyötykuorman määrittäminen, hyötytilavuuden määrittäminen, kuormituksen jakautuminen, akselin ylikuormituksen seuraukset, ajoneuvon vakaus ja painopiste, pakkausten ja kuormalavojen tyypit, tärkeimmät lukitusta edellyttävät tavaraluokat, kiilaus- ja lukitusmenetelmät, lukitushihnojen käyttö, lukituslaitteiden tarkistus, käsittelylaitteiden käyttö, suojapeitteiden asettaminen ja poistaminen.

Tärkeänä tavoitteena on pystyä huolehtimaan matkustajien turvallisuudesta ja mukavuudesta, siten että opiskelija hallitsee pitkittäiset ja poikittaiset liikkeet, tienkäytön jakamisen, sijainnin ajoradalla, pehmeän jarrutuksen, akselinylityksen hallinnan, erityisinfrastruktuurien käytön (julkiset alueet, erikoiskaistat), turvallisen ajamisen ja kuljettajan muiden tehtävien välisten ristiriitojen ratkaisemisen, vuorovaikutuksen matkustajien kanssa, tiettyjen matkustajaryhmien kuljettamiseen liittyvät erityispiirteet (mm. vammaiset ja lapset).

Tavoite on tuntea tieliikenteen sosiaalinen ympäristö ja siihen liittyvä säännöstö Keskeiset sisällöt: Kuljetusalan enimmäistyöajat; asetusten (ETY) nro 3820/85 ja (ETY) nro 3821/85 periaatteet, soveltaminen ja seuraukset; seuraamukset ajopiirturin käyttämättä jättämisestä, virheellisestä käytöstä tai väärentämisestä; tieliikenteen sosiaalisen ympäristön tunteminen: kuljettajan oikeudet ja velvollisuudet perustason ammattipätevyyden ja jatkokoulutuksen osalta.

Opiskelijan on tunnettava tavarankuljetusta koskeva säännöstö, kuljetusluvat, tavarankuljetusta koskevien vakiosopimusten velvoitteet, kuljetussopimukseen kuuluvien asiakirjojen laadinta, kansainvälisten kuljetusluvat, tavarankansainvälisessä tiekuljetuksessa käytettävästä rahtisopimuksesta tehdyn yleissopimuksen (CRM-sopimuksen) velvoitteet, kansainvälisen rahtikirjan laadinta, rajanylitys, huolitsijat, tavaroiden mukana olevat erityisasiakirjat. Opiskelijan täytyy hallita erityisryhmien kuljettaminen, bussien turvalaitteet, turvavyöt sekä ajoneuvon kuormaus.

Tavoitteena on tiedostaa liikenteeseen ja työtapaturmiin liittyvät riskit ja kuljetusalan työtapaturmien tyypit. On hyvä tietää tieliikenteen onnettomuustilastot, raskaiden ajoneuvojen ja linja-autojen osallisuus onnettomuuksiin sekä niistä aiheutuvat inhimilliset, aineelliset ja taloudelliset seuraukset. Tavoitteena on pystyä ennalta ehkäisemään rikollisuus ja salamatkustajien kuljetus.

Opiskelijan on ymmärrettävä yleinen informaatio, seuraukset kuljettajien kannalta, torjuntatoimenpiteet, tehtävät tarkastukset, kuljettajien vastuuseen liittyvä lainsäädäntö. Taavoitteena on pystyä ennalta ehkäisemään fyysiset riskit. Opiskelijan pitää tiedostaa fyysisen ja henkisen suorituskyvyn merkitys ja terveellisen ja tasapainoisen ruokavalion periaatteet, alkoholin vaikutukset, lääkkeet ja muut käyttäytymiseen vaikuttavat aineet, väsymyksen ja stressin oireet, syyt ja vaikutukset sekä mikä on työn ja levon perusrhythmin merkitys. Opiskelijan on kyettävä arvioimaan hätätilanteita ja tiedettävä miten toimia hätätilanteessa siten, että hän pystyy tekemään tilannearvioinnin, estämään tilanteen pahenemisen, osaa kutsua apu paikalle, pystyy aloittamaan loukkaantuneiden auttamisen ja ensiavun antamisen. Opiskelijan on tiedettävä miten toimia tulipalotilanteessa ajoneuvon osalta sekä osattava mm. bussimatkustajien evakuoiminen.

Kuljettajan käyttäytyminen ja yrityksen imago on oltava selvää siten, että opiskelija tietää kuljettajan työn laadun merkityksen yritykselle, kuljettajan eri roolit ja ajoneuvon kunnossapidon, työn organisoinnin sekä mahdollisen riidan seuraukset yritykselle. (9).

#### 4.5 Kuljetusalan perustason ammattipätevyys, tutkinnonosan sisältö

Perustason ammattipätevyysosion sisältö määritellään laissa diaarinumerolla 146/530/2007. Laissa määritellään teoriaoppituntien pituudeksi 45 minuuttia, käytännönharjoituksen pituudeksi 45 minuuttia ja henkilökohtaiseksi ajotuntiajaksi 50 minuuttia. Ensimmäinen aihealue ammattipätevyysosiossa on turvallisuussääntöihin perustuva järkevän ajokäyttäytymisen parantaminen, joka sisältää voimansiirron ominaisuudet, hallintalaitteiden tekniset ominaisuudet, toiminnan ajoneuvon hallitsemiseksi ja kulumisen minimoimiseksi sekä toimintahäiriöiden ennaltaehkäisemisen. Aihealueessa käydään läpi myös polttoaineen käytön optimointi, ajoneuvon kuormittaminen turvallisuussääntöjen ja ajoneuvon tarkoituksen mukaisesti, matkustajien turvallisuus ja mukavuus. (5).

Toisena aihealueena on säännösten soveltaminen, joka sisältää tieliikenteen sosiaalisen ympäristön ja siihen liittyvä säännösten, tavarankuljetusta koskeva säännösten ja matkustajien kuljetusta koskeva säännösten. (5).

Kolmannessa aihealueessa opiskellaan terveys, tie- ja ympäristöturvallisuutta, palvelua ja logistiikkaa. Nämä sisältävät liikenteeseen ja työtapaturmiin liittyvät riskit, rikollisuuden ja salamatkustajien ennaltaehkäisyn, fyysiset riskit, fyysisen ja henkisen suorituskyvyn

merkityksen ja hätätilanteiden arvioimisen. Sisältöön kuuluu myös opetus miten käyttäytyään yrityksen imagoa tukevalla tavalla, tavarankuljetusten taloudellinen ympäristön ja markkinajärjestelmän tunteminen ja matkustajakuljetusten taloudellinen ympäristön ja markkinajärjestelmän tunteminen. (5).

#### 4.6 Ammattipätevyyskoulutusta antavat ammattiopistot

Suomessa kuljetusalan ammatillista koulutusta antavat tässä opinnäytetyössä erikseen esitetyn Keudan ammattiopiston lisäksi Opetusministeriön luvalla noin 30 muuta ammattiopistoa. Suurin näistä oppilaitoksista on kuljetusalan koulutusmäärien perusteella Stadin ammattiopisto, joka toimii pääkaupunkiseudulla. Pohjoisin ammattiopisto, Lapin ammattiopisto, sijaitsee Rovaniemellä. Oppilaitokset ovat painottuneet maantieteellisesti Etelä-Suomeen. Isoja koulutusyksiköitä ovat Stadin lisäksi Tampereen Tredu ja TAKK, Turun TAI ja Lahden Salpaus. (10).

Oikeus antaa aikuiskoulutuksen näyttötutkintotodistus kuljetusalalta on edellä mainituista oppilaitoksista noin 25:lla oppilaitoksella. Aikuiskoulutuksessa suoritetaan kaikki ammatilliset tutkinnon osat opetussuunnitelmasta. Aikuiskoulutukseen ei sisälly ammatia tukevia tutkinnon osia. Kaikki tutkinnot arvioidaan näytöillä kolmikantaisena, eli arviointiin osallistuu opettaja, työpaikan edustaja ja näyttötutkintomestari. (12).

#### 4.7 Koulutuksen haasteet ammattiopistossa

Opiskelija on vain 16-vuotias aloittaessaan koulutuksen ja hänen maailmankatsomuksensa on hyvin itsekeskeinen ja suppea. Kuljetusalan opiskelijoista hyvin moni tarvitsee erityistä tukea joko koko opintojensa ajan tai jossain vaiheessa opintoja. Keudassa noin joka toiselle kuljetusalanopiskelijalle laaditaan henkilökohtainen opetuksen järjestämistä koskeva suunnitelma (HOJKS). (9).

Toisen asteen ammatillisen koulutuksen tehtävänä ei ole vain kouluttaa ammattiosaajia, vaan myös kehittää opiskelijan persoonallista kehitystä ja kasvamista yhteiskuntamme jäseneksi. On tärkeää, että myös erilaisilla oppijoilla on mahdollisuus opiskella täysipainoisesti kuljettajan ammattiin. Tätä varten on olemassa erityisopetus, jota lain mukaan tulee järjestää sitä tarvitseville. Erityisopetuksessa on tapahtunut viime vuosina muutok-

sia, joista voidaan mainita koulutuksen merkityksen laajeneminen (syrjäytymisen ehkäisy), toimintaympäristöjen muuttuminen vaativammaksi sekä oppimiskulttuurin muuttuminen ryhmäpainotteisesta joustaviin yksilöllisiin oppimispolkuihin.

Erityisopetusta tulee järjestetää suunnitelmallisesti, ja jokaisen ammatillisen oppilaitoksen täytyy tehdä suunnitelma erityisopetuksen järjestämisestä. Erityisopetus on moniammatillista työtä, joten vastuutehtäviä jaetaan mm. osaston erityisopetusvastaavien, koulutusjohtajien, ryhmänohjaajien, erityisopettajien, opinto-ohjaajien, kuraattorien ja kuljettaja-alan ammattiopettajien kesken.

Opintojen alussa tai opintojen aikana erityistä tukea tarvitseville kuljettajaopiskelijalle laaditaan Henkilökohtainen Opetuksen Järjestämistä Koskeva Suunnitelma, HOJKS. Se tehdään avoimeksi niin, että sitä päivitetään ja tarkennetaan tarpeen mukaan. Keudassa HOJKS laaditaan sähköisesti oppilaitoksen palvelimelle. HOJKS:iin kirjataan, millaisesta tuesta opiskelija erityisesti hyötyy. Tukitoimet suunnittelee ja määrittelee sama moniammatillinen toimielin, joka on todennut tarpeen erityisille järjestelyille. Opiskelijan yksilöllisen tuen vastuuhenkilöinä voivat toimia opettajien lisäksi opinto-ohjaaja, kuraattori, puheterapeutti, terveydenhoitaja ja lääkäri. Yksilöllinen tuki voi olla esimerkiksi ajokortin teoriakokeessa ajan poistaminen tai hidastettu suoritus, tai tarvittaessa suurella fonttikoolla tehty koe. (Niemistö 2007: 42–43.)

## 5 Tutkimusmenetelmät

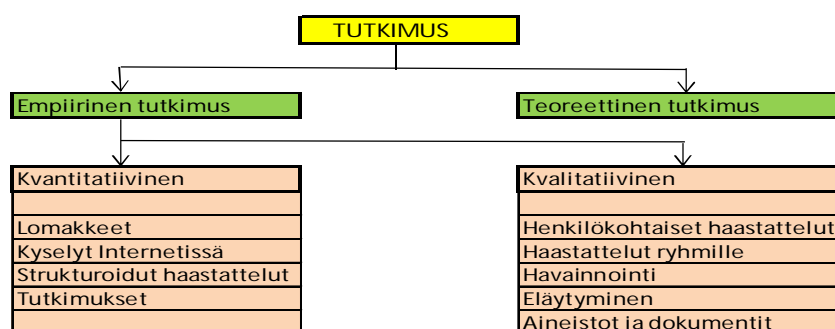
### 5.1 Tutkimustavat

Tutkimustoiminta voidaan jaotella empiiriseen ja teoreettiseen tutkimukseen. Empiirinen tutkimus perustetaan menetelmiin, jotka on kehitetty teoreettisen tutkimuksen perusteella. Tutkimus voi antaa vastauksen teoriasta johdettuun hypoteesiin, mutta myös syiden selvittäminen erilaisiin käyttäytymismalleihin on mahdollista. Empiirinen tutkimus voidaan jaotella kvantitatiiviseen tai kvalitatiiviseen tutkimukseen. (Heikkilä 2008: 13–17.)

Kvantitatiivinen tutkimusote on määrällinen, eli sen avulla voidaan hakea vastausta kysymyksiin: Mikä? Missä? Paljonko? Kuinka usein? Menetelmiä voidaan kutsua myös ti-

lastolliseksi tutkimukseksi. Tutkimus edellyttää riittävän suurta otosta, jotta tulos olisi luotettava. Kvantitatiivisen tutkimuksen tuloksia kuvataan havainnollisesti kuvaajien ja taulukoiden avulla. Tutkimuksella saadaan kartoitettua olemassa oleva tilanne, mutta se ei välttämättä anna vastauksia asioiden syihin. (Heikkilä 2008: 13–17.)

Heikkilä (2008: 13) esittää tutkimustoiminnan jaottelun kvantitatiiviseen ja kvalitatiiviseen tutkimukseen (kuva 2). Kuvasta voidaan päätellä, että näillä kahdella tutkimusotteella voidaan täydentää toinen toistaan.



Kuva 2. Kvantitatiivinen ja kvalitatiivinen tutkimus (Heikkilä 2008:13)

Jos tutkimukseen on valittu tutkimusotteeksi kvantitatiivinen ote, analyysia voidaan liiavoittaa laadullisilla tapaustutkimuksilla. Haastattelut tuovat lisää väriä tutkimukseen ja antavat varmempaa tietoa tutkittavasta aiheesta. Näin toteutettua tutkimusmenetelmää kutsutaan triangulaatioksi, jossa samaa ilmiötä voidaan tarkastella monesta suunnasta. (Metsämuuronen 2000: 65.)

## 5.2 Strukturoitu haastattelu

Strukturoidun haastattelun perusajatuksena on esittää kysymykset samanlaisina ja samassa järjestyksessä kaikille haastateltaville. Haastateltaville annetaan vastausvaihtoehdot yleensä lomakkeella, jossa on vastausvaihtoehdot valmiina eli kysymyksessä voidaan ajatella olevan kysymyslomakkeen täyttäminen ohjatusti. (Eskola & Suoranta 2000: 86.)

Strukturoidun haastattelun ongelmana voi olla se, että vastauksista suuri osa löytyy kohdista ”muu” tai ”en osaa sanoa”. Haastattelu tulisiikin tehdä yhtenäiselle ryhmälle, jotka

osaavat tulkita kysymykset oikein. Strukturoitua haastattelua tulisi käyttää silloin, kun haasteltava ryhmä on suuri ja haastatteluun on yhdistetty vähemmän jäsenneltyjä vaihteita. Joskus on perusteltua käyttää ensin puolistrukturoitua haastatteluvaihetta alustuksena lomakehaastattelulle. (Metsämuuronen 2000: 41–43.)

### 5.3 Puolistrukturoitu haastattelu

Puolistrukturoidussa haastattelussa kysymyksistä suurin osa on strukturoituja kysymyksiä. Lomakkeella voi olla avoimia kysymyksiä tai sitten kysymyksiä, joissa kysytään kysymyssanoilla: muuta, mitä tai jokin muu asia? Jos käytetään edellä mainittuja kysymyssanoja, niin haastattelija kirjoittaa lomakkeelle vastaajan vastauksen mahdollisimman tarkasti. Haastattelujen päätyttyä vastaukset käydään läpi ja ne voidaan koodata numeeriseen muotoon.

Tässä tutkimustavassa voi nousta esiin sellaisia asioita, joita ei tutkimuksen alussa osattu ajatella tai ne eivät nousseet tärkeiksi asioiksi. Puolistrukturoitu haastattelun etu on se, että se antaa joustavuutta sekä haastattelijalle että vastaajalle. Aineiston käsittelyn on kuitenkin työläämpää, koska avoimien vastauksien lukumäärän kasvaa. Puolistrukturoitua haastattelua kuitenkin suositellaan vaikka avoimien kysymysten lukumäärän suhteen on oltava kriittinen. Jos haastattelulla halutaan laskea jakaumia, on avoimien kysymysten vastaukset saatava numeeriseen koodimuotoon. Vastaukset on syytä lukea läpi useaan kertaan. Kun kokonaisuudesta syntyy kokonaiskäsitys, voidaan laatia koodi, jonka avulla vastaukset saadaan numeeriseen muotoon. (4).

### 5.4 Opinnäytetyön tutkimuksen tavoite ja kysymykset

Työn tavoitteena on selvittää perustason ammattipätevyyskoulutuksen toteuttamista ammattiopistoissa ja autokouluissa. Työssä vertaillaan toteuttamistapaa ja toteutuneiden koulutuksien määriä. Työllä pyritään selvittämään haasteet, joita ammattipätevyyskoulutus on tuonut ammattiopistoille ja autokouluille. Tutkimuskysymykset ovat seuraavat:

1. Vastaajien maantieteellinen sijainti
2. Autokoulujen henkilöstömäärä
3. Autokouluissa ajo-opetusta saaneet 2013
4. Autokouluissa BC-opetusta saaneet 2013
5. Autokouluissa perustason ammattipätevyyskoulutusta saaneet.

## 5.5 Tutkimuksen toteutustapa

Tutkimuksessa on käytetty laadullista tutkimusta. Empiirisellä eli kokemuksiin perustuvalla tutkimuksella selvitetään vastausta tutkimuksen kysymyksiin käyttämällä hyväksi kerättyä aineistoa ja sen analysointia. Haastattelumenetelmänä on käytetty strukturoitua haastattelua, koska tutkimuksessa haluttiin kysymyksien olevan kaikille haastateltaville merkitykseltään samanlaisia. Toisaalta tutkimusmenetelmänä käytettiin myös puolistrukturoitua haastattelua, koska osa kysymyksistä oli avoimia kysymyksiä.

Kysely toteutettiin laatimalla kysymyslomake, joka esitettiin jokaiselle haastateltavalle samanlaisena. Kysely toteutettiin puhelinhaastatteluina ja kahdenkeskinä keskusteluina. Tähän päädyttiin, koska sähköpostilla on vaikea saada vastauksia suuren informaatiotulvan vuoksi.

## 5.6 Tutkimuksen rajaus

Työ rajattiin koskemaan 10:tä autokoulua Suomessa, jotka valittiin maantieteellisen sijainnin mukaan. Ammattiopistoista mukaan otettiin kaikki kuljetusalan koulutusta antavat oppilaitokset pois lukien aikuiskoulutus. Haastattelututkimusta ei kuitenkaan tehty ammattiopistoille. Tutkimuksessa on rajattu pois myös Puolustusvoimat, joka on nykyään iso kuljetusalan kouluttaja. Rajaus tehtiin, koska heti voitiin todeta, että Puolustusvoimat eivät jaa tietoa yleiseen tutkimuskäyttöön.



## 6 Perustason ammattipätevyyskoulutus autokouluissa

Tutkimusta varten haastateltiin kymmentä eri autokoulua, jotka jakaantuivat melko tasaisesti koko Suomen alueelle. Laadin kysymyslomakkeen, jolla kartoitettiin autokoulujen toimintaympäristöä ja ammattipätevyyskoulutusta. Haastattelussa selvisi, että 50 % haastatelluista autokouluista oli toteuttanut ammattipätevyyskoulutusta viimeisimmän vuoden aikana.

### 6.1 Taustaa autokouluopetukselle Suomessa

Ajokortti on tullut pakolliseksi Suomessa vuonna 1922. Ajolupia saattoi hankkia tuota ennenkin vapaaehtoisesti. Ensimmäiset autokoulut perustettiin 1910-luvulla. Eduskunta sääti vuonna 1922 lain automobiili liikenteestä, ja päätös sisälsi määräyksiä myös kuljettajatutkinnosta. Auton kuljettaja sai olla henkilö, joka nautti ennen kaikkea kansalaisluottamusta. Myös auton rakenne, hoito ja ohjaus tuli olla hallussa. Terveys ja raittius oli myös pystyttävä todistamaan ennen kuljettajaoikeutta.

Ajokorttikokeen teoriaosuus on muuttunut suullisesta kokeesta kirjalliseksi kokeeksi vasta vuonna 1961. Ajokortit on jaoteltu 1970-luvulle saakka yksityis- ja ammattiajokortteihin. Ammattiajokortti vaadittiin henkilöltä, joka kuljetti henkilö-, paketti- tai kuorma-autoa ammattimaisessa liikenteessä tai hankki toimeentulonsa autonkuljettajana palkollisena. Myös linja-auton kuljettajalta vaadittiin ammattiajokortti. Ammattikuljettajan piti vielä tällöinkin nauttia kansalaisluottamusta. Kirjaintunnukset tulivat voimaan vuonna 1972. Nykyinen ajokorttilaki on säädetty vuonna 2013. (13).

### 6.2 Haastattelukyselyn tulokset

Tilastotiedot on kerätty haastatteluilla. Menetelmänä on käytetty strukturoitua haastattelua, jolloin kysymykset olivat kaikille haastateltaville merkitykseltään samanlaisia.

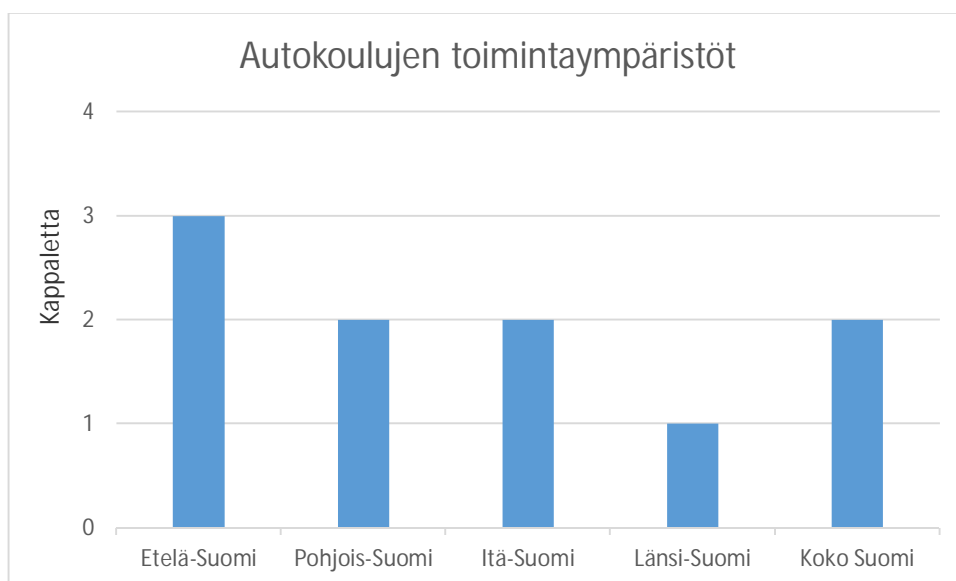
Kysely toteutettiin puhelinhaastatteluna, jolloin jokaiselle haastateltavalle esitettiin samat kysymykset samassa järjestyksessä.

Tutkimuksessa oli mukana 10 autokoulun otos. Autokoulut valittiin satunnaisesti, mutta kuitenkin siten, että ne sijaitsivat melko tasaisesti koko Suomen alueelle. Aluejako on tehty alueista Pohjois-, Itä-, Länsi- ja Etelä-Suomi. Otosta voidaan pitää läpileikkauksena

Suomessa toimivista autokouluista, joskin tutkimuksen virhemarginaali voi olla noin 10 %.

### 6.2.1 Autokoulujen maantieteellinen sijainti

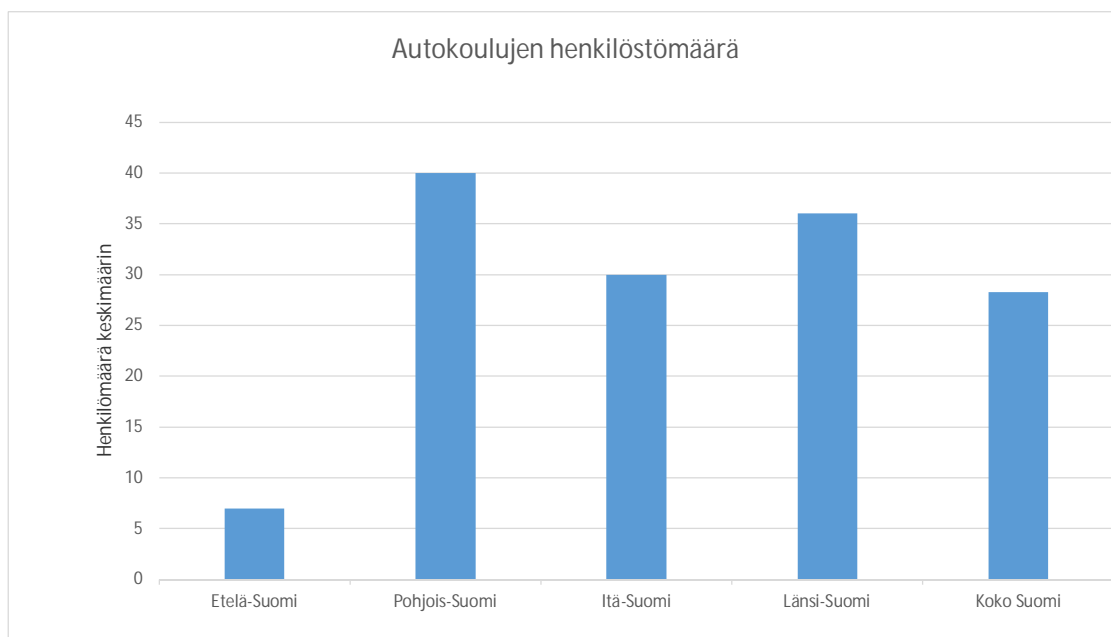
Ensimmäisenä kartoitettiin autokoulun sijainti maantieteellisesti. Kuviosta 1 voidaan todeta, että haastateltavien jakautuma oli maantieteellisesti hyvin tasainen. Kyselytutkimus tehtiin sellaisiin autokouluihin, joiden tiedettiin järjestävän ajokorttiluokan C opetusta.



Kuvio 1. Vastaajien maantieteellinen sijainti

### 6.2.2 Autokoulujen henkilöstömäärä

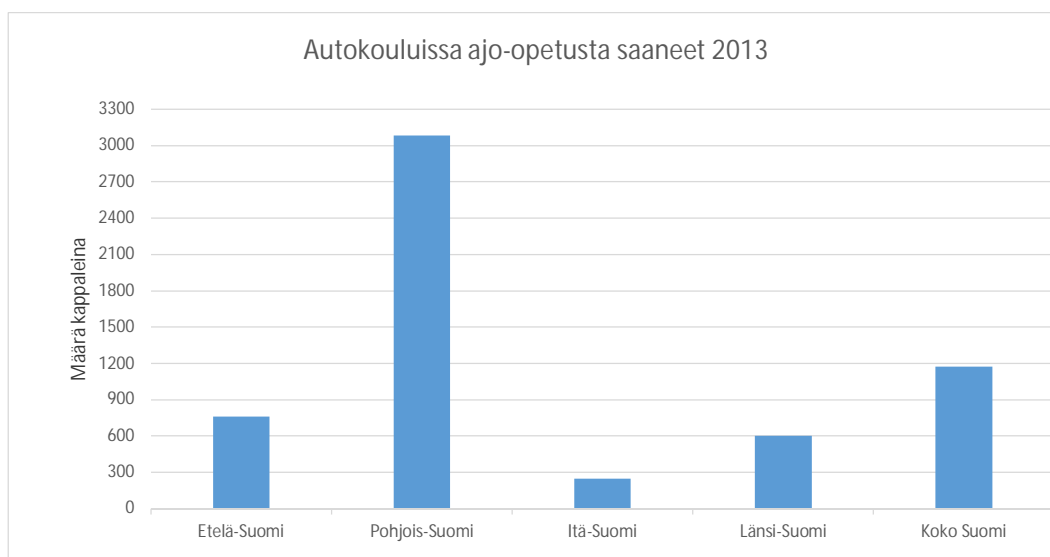
Kuviosta 2 voidaan nähdä henkilöstömäärä autokouluissa. Henkilöstömäärä kuvaa sitä henkilöstöä, jotka antavat ajo-opetusta. Pohjois-Suomen autokoulujen henkilöstömäärää nostaa se, että haastattelussa mukana olevilla autokouluilla on laajasti toimintaa myös eteläisessä Suomessa. Etelä-Suomen autokoulujen henkilöstömäärää laskee se, että Etelä-Suomessa toimii useita pieniä autokouluja. Koko Suomen keskimääräinen henkilöstömäärä on tämän tutkimuksen autokouluissa 28 henkilöä/autokoulu.



Kuvio 2. Henkilöstömäärä/autokoulu

### 6.2.3 Ajo-opetusta saaneiden määrä

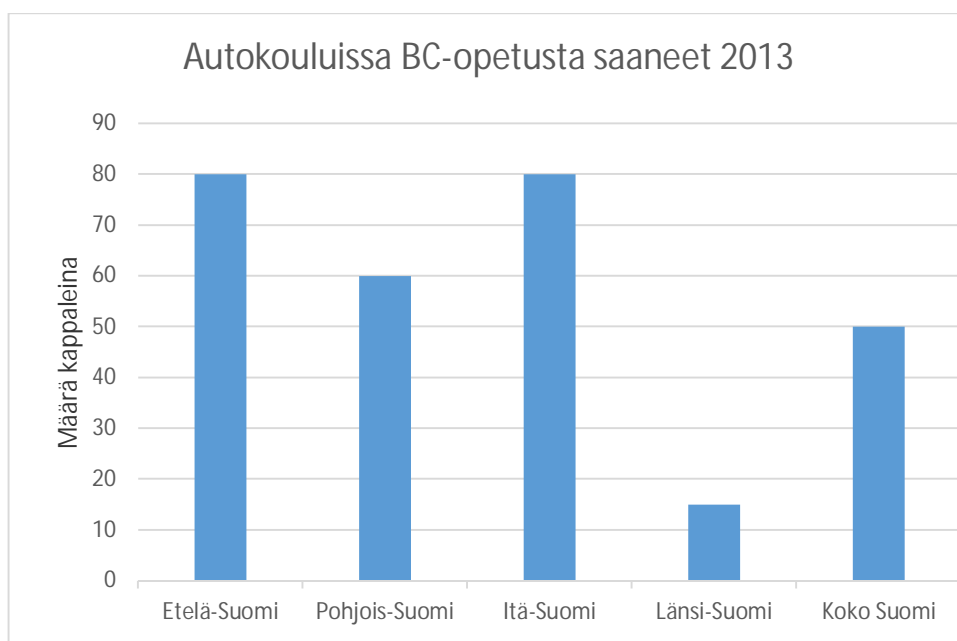
Kolmannesta kuviosta voidaan nähdä kaikkien ajo-opetusta saaneiden ajo-oppilaiden määrä maantieteellisesti. Itä-Suomessa ajokorttien määrä jää alle 300 kappaleeseen, eikä Länsi-Suomen määräkään ole kovin suuri, vain 600 kappaletta vuodessa. Ajo-opetusta saaneiden määrää ei kuitenkaan voi keskenään verrata, sillä autokoulujen kokoerot ovat niin suuria. Ajo-opetusta saaneiden määrä kertoo vain lähinnä autokoulun koon.



Kuvio 3. Ajo-opetusta saaneiden määrä

#### 6.2.4 BC-opetusta saaneet

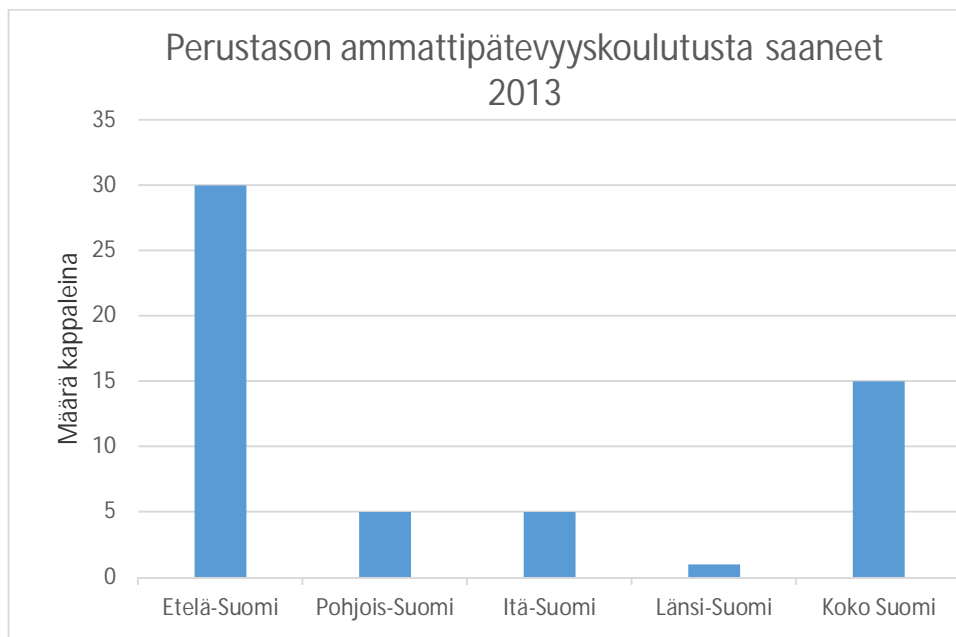
Kuvio 4 antaa käsityksen siitä, kuinka paljon BC-kortteja ajetaan vuosittain. Määrät jäävät alhaiseksi tässäkin otoksessa. Etelä- ja Itä-Suomi ovat selvästi alueita, jossa BC-korttia ajetaan kohtalaisia määriä. Ammattipätevyysdirektiivivaatimukset ovat laskeneet BC-korttien suoritusmääriä, ja kortin suoritukseen vaikuttaa myös ajo-opetettavan ikävaatimus, joka on oppilaitoksen ulkopuolella 21 vuotta tai suoritettu perustason ammattipätevyyskoulutusvaatimus 280 tuntia.



Kuvio 4. BC-opetusta saaneet

#### 6.2.5 Autokouluissa perustason ammattipätevyyskoulutusta saaneet

Viidennessä kuviossa on otoksessa mukana olleiden autokoulujen perustason ammattipätevyyskoulutusmäärät. Taulukosta voidaan huomata, että määrät jäävät pieniksi suhteessa ajettavien BC-korttien määrään. Keskiarvo tässä tutkimuksessa on 15 perustason ammattipätevyyskoulutettavaa/autokoulu/vuosi koko Suomessa vuonna 2013. Kun luku suhteutetaan BC-opetusta saaneisiin (keskimäärin 50 henkilöä vuonna 2013), voidaan todeta, että näitä oppilaita kohden vain n. 30 % hankkii perustason ammattipätevyyden autokoulussa.



Kuvio 5. Autokouluissa perustason ammattipätevyyskoulutusta saaneet

## 7 Pohdinta ja johtopäätökset

### 7.1 Tutkimuksen haastatteluosuus

Opinnäytetyön tarkoituksena oli selvittää perustason ammattipätevyyskoulutusta Suomessa. Tutkimus tehtiin puhelinhaastatteluna satunnaisesti valituille autokouluille. Tutkimusta varten oli vaikea saada täsmällistä tietoa haastattelujen perusteella. Osa haastateltavista ei halunnut kertoa, minkä verran koulutusta järjestettiin tai vastaukset olivat hieman epämääräisiä. Täytyy myös todeta, että tutkimuksen otos oli aika pieni, joten vastauksia voi pitää vain suuntaa antavina.

## 7.2 Perustason ammattipätevyyskoulutus autokouluissa

Tutkimuksen perusteella voidaan todeta, että perustason ammattipätevyyskoulutusta (280 tuntia) annetaan pääsääntöisesti muissa koulutuspaikoissa kuin autokouluissa. Tämän selittää varmaankin se, että ammattipätevyyskoulutuksen järjestäminen autokouluissa on kustannuksiltaan kallista. Kouluttajan palkka ja muut kulut olisi saatava oppilailta kurssimaksuna. Tämä vaatisi melko suurta osallistujamäärää kurssille, jotta kustannukset yhdelle oppilaalle eivät olisi kohtuuttoman suuret. Lisäksi näiden kurssilaisten aikatauluun olisi sovittava samat opetusajankohdat, jolloin 280 tunnin yhteensovittaminen aikataulullisesti on haastavaa. Lisäksi on todettava, että aika harvalla autokoululla edes on Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymä perustason ammattipätevyyskoulutuksen järjestämislupa tai koulutuksen järjestämiseen vaadittavaa ammattiosaamista.

## 7.3 Perustason ammattipätevyyskoulutus ammattioppilaitoksissa

Tutkimuksen johtopäätöksenä voidaan todeta, että perustason ammattipätevyyskoulutusta järjestetään pääasiassa ammatillisissa oppilaitoksissa. Tätä puoltaa se, että perustason ammattipätevyyden opinnot sisältyvät opetussuunnitelmaan ja tulevat näin suoritettua ammattiin valmistautumisen yhteydessä. Näitä opintoja myös rahoitetaan pitkälti valtion taholta. Lisäksi ryhmäkoot ovat suuria, joten perustason ammattipätevyyskoulutuksen kustannukset yhtä oppilasta kohden pienenevät huomattavasti tämän ansiosta.

## Lähteet

1. Heikkilä, Jouko. 2008. Koulutuksen talouden käsikirja. PS-kustannus.
2. Metsämuuronen, Jari. 2000. Tilastollisen päättelyn perusteet. Helsinki. Methelp.
3. Eskola, Jari & Suoranta, Juha. 2000. Johdatus laadulliseen tutkimukseen. Vastapaino.
4. Tilastokeskuksen www-sivusto. <<https://www.stat.fi/virsta/tkeruu/04/02/>>. Luettu 13.2.2015.
5. Laki kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyydestä, 16.3.2007/273 8:1,2§ ja 9:2§. <<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2007/20070273>>. Luettu 10.2.2015.
6. Opetushallituksen www-sivusto. <[http://oph.fi/koulutus\\_ja\\_tutkinnot](http://oph.fi/koulutus_ja_tutkinnot)>. Luettu 8.2.2015.
7. Keudan www-sivusto. <<https://www.keuda.fi/tietoa-keudasta/tietoa-keudasta/>>. Luettu 9.2.2015.
8. Lahtinen ,Heikki & Pulli, Juuso (toim.). 2012.Logistiikkakeskuksen kehittäjän käsikirja. Helsinki: ESLogC.
9. Keudan www-sivusto. <<http://www.keuda.fi/assets/attachments/opetusuunnitelmat/logistiikan-perustutkinto>>. Luettu 11.12.2014.
10. Opintopolun www-sivusto. <<http://opintopolku.fi>>. Luettu 18.2.2015.
11. Opetushallituksen www-sivusto. <[http://www.oph.fi/saadokset\\_ja\\_ohjeet/opetusuunnitelmien\\_ja\\_tutkintojen\\_perusteet](http://www.oph.fi/saadokset_ja_ohjeet/opetusuunnitelmien_ja_tutkintojen_perusteet)>. Luettu 18.2.2015.
12. Niemistö, Raimo. 2007. Ryhmän luovuus ja kehitysehdot. Helsinki: Palmenia.
13. Ylen www-sivusto <[http://yle.fi/elavaarkisto/artikkelit/autokoulu\\_muutosten\\_kyydissa](http://yle.fi/elavaarkisto/artikkelit/autokoulu_muutosten_kyydissa)>. Luettu 11.1.2015.
14. Opetus- ja kulttuuriministeriön www-sivusto. <[http://www.miniedu.fi/OPM/koulutus/koulutuspolitiikka/vireilla\\_koulutus/arkisto/sora/](http://www.miniedu.fi/OPM/koulutus/koulutuspolitiikka/vireilla_koulutus/arkisto/sora/)>. Luettu 5.1.2015.

